Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 40.

(Nr. 4936.) Bekanntmachung der am 3. September 1857. zu Braunschweig abgeschlossenen Additional-Acte zur Weserschiffahrts-Acte vom 10. September 1823. Vom 22. August 1858.

Die am 3. September 1857. zu Braunschweig abgeschlossene Additional-Acte zur Weserschiffahrts-Acte vom 10. September 1823. wird nachstehend mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß die gedachte Additional-Acte von allen Weser-Uferstaaten ratifizirt worden ist und die Ratifikations-Urkunden in das gemeinschaftliche Archiv zu Minden niedergelegt worden sind.

Berlin, den 22. August 1858.

Der Ministerpräsident, Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Manteuffel.

Additional-Acte zur Weserschiffahrts-Acte vom 10. September 1823. Vom 3. September 1857.

In Gemäßheit des §. 54. der Weserschiffahrts-Acte vom 10. September 1823. haben die Weser-Uferstaaten zur Berathung von Maaßregeln, welche nach neueren Erfahrungen zur Beförderung des Handels und der Schiffahrt auf der Weser geeignet erscheinen, und zur Vereinbarung über die zu solchem Zwecke gemeinschaftlich zu fassenden Beschlüsse den Zusammentritt einer fünften Revisionskommission veranlaßt, welche Anfangs in Holzminden und dann in Braunschweig stattgehabt hat.

Ausgegeben zu Berlin den 31. August 1858.

Zu derselben haben

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Ober=Regierungsrath Grafen Ludwig Victor von Villers, Ritter des rothen Adlerordens IV. Klasse,

Seine Majestät der König von Hannover:

Allerhöchstihren Amtmann Friedrich Ernst Ostermeyer, Ritter des Königlich Hannoverschen Guelphenordens und Inhaber der Königlich Hannoverschen goldenen Verdienst=Medaille,

Seine Königliche Hoheit der Kurfürst von Hessen:

Allerhöchstihren Ober=Finanzrath Karl Heinrich Gustav von Wille, Ritter des Königlich Bayerischen Verdienst=Ordens vom heiligen Michael,

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig:

Höchstihren Kreisdirektor Wilhelm Johann Baptist Pockels, Ritter des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrichs des Löwen, auch Inhaber der Waterloo=Medaille und der Königlich Hannoverschen Kriegs=Denkmünze für das Jahr 1813.,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:

Höchstihren Regierungsrath Ludwig Heinrich Melchior Hofmeister,

Seine Durchlaucht der Fürst zur Lippe:

den Königlich Preußischen Ober=Regierungsrath Grafen Ludwig Victor von Villers,

Der hohe Senat der freien Stadt Bremen:

den Senator Dr. jur. Georg Wilhelm Albers

abgeordnet und bevollmächtigt, welche, nach gegenseitiger Anerkennung ihrer Legitimation, unter Vorbehalt der Ratifikation Ihrer Allerhöchsten, Höchsten und Hohen Vollmachtgeber, über folgende Erläuterungen, Ergänzungen und Abänderungen verschiedener Paragraphen der Weserschiffahrts=Acte sich vereinigt haben, wodurch zugleich die auf diese Acte sich beziehenden Schlußprotokolle, datirt: Bremen, den 21. Dezember 1825., Nenndorf, den 16. August 1839. und Karlshafen, den 20. Oktober 1842., und deren Anlagen, nachdem der noch gültige Inhalt derselben nachstehend mit aufgenommen worden ist, außer Kraft treten.

Zu

Zu §. 1. der Weserschiffahrts-Acte:

Artikel I.

Die in der Weserschiffahrts-Acte und dieser Additional-Acte enthaltenen Bestimmungen über die Berechtigung zur Weserschiffahrt finden auf den Transport sowohl von Personen als von Gütern Anwendung.

Dampfschiffe auf der Weser sind, soweit nicht für dieselben besondere Bestimmungen vereinbart worden, gleich anderen Fahrzeugen zu behandeln.

Zu §. 4:

Artikel II.

Die Grundsätze des §. 4. finden auch auf Holzflöße Anwendung.

Artikel III.

In allen Weser-Uferstaaten sind künftig die Patente, insoweit solche zum Betriebe der Weserschiffahrt erforderlich sind, nicht für den Schiffseigner und dessen Fahrzeuge zusammengenommen, sondern abgesondert für jedes Schiff und für jeden Führer eines Schiffes oder Floßes, gleichviel ob derselbe Eigner des Fahrzeuges ist oder nicht, nach den nachstehend bezeichneten Mustern auszufertigen.

Artikel IV.

Das Schiffspatent wird von der zuständigen Behörde des Staates, welchem das Fahrzeug angehört, nach dem in der Anlage 1. enthaltenen Muster ausgestellt, nachdem jene Behörde durch technische Untersuchung von der Tüchtigkeit des Fahrzeuges sich überzeugt und die Tragfähigkeit desselben festgestellt hat.

Das Schiffspatent ist von dem Eigenthümer des Fahrzeuges für dieses, bevor es seine erste Fahrt antritt, zu erwirken und nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur zu erneuern, auch bei Veränderung in den Eigenthumsverhältnissen der zuständigen Behörde, zur Bemerkung des desfalls Erforderlichen, vorzulegen.

Artikel V.

Das Schiffspatent verliert seine Gültigkeit:

a) wenn das Fahrzeug, für welches dasselbe ertheilt wurde, an die Rhederei eines anderen Staates übergeht. Dasselbe ist in einem solchen Falle an die zuständige Behörde des Staates, in welchem es ausgestellt wurde, zurückzuliefern;

b) wenn das Fahrzeug zum Gebrauche nicht ferner vollkommen tüchtig befunden ist, in welchem Falle das Patent von der zuständigen Behörde des Staates, dem das Fahrzeug angehört, zurückgenommen werden soll.

Artikel VI.

Das Schifferpatent wird von einer der in jedem Uferstaate hiezu ermächtigten Behörde nach den unter 2. und 3. anliegenden Mustern ausgestellt, nachdem der Empfänger sich sowohl über seine persönlichen Verhältnisse, als auch über seine Befähigung zu dem fraglichen Geschäfte, genügend ausgewiesen hat.

Das Schifferpatent für Segel- und Dampfschiffe ermächtigt den Inhaber zur Führung jedes Weser-Fahrzeuges, welches der im Patente bezeichneten Gattung und dem Staate, in welchem das Patent ausgefertigt wurde, angehört, sowie das Patent für Flößer zur Führung jedes Holzfloßes, welches von einem Uferplatze dieses Staates abgeht.

Ein Patent zur Führung von Dampfschiffen ermächtigt zugleich zur Führung von Segelschiffen, nicht aber umgekehrt.

Artikel VII.

Das Schifferpatent verliert seine Gültigkeit, wenn der Schiffer bei Ausstellung desselben Unterthan des patentirenden Staates war, mit dem Aufhören dieses Verhältnisses.

Die Wiedereinziehung eines Patentes steht nur dem Staate zu, welcher dasselbe ausgestellt hatte.

Die zuständige Polizeibehörde hat das Schifferpatent zurückzunehmen, wenn dieselbe sich davon überzeugt hat, daß der Inhaber untauglich, oder daß dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs nicht vereinbar ist. Letzteres kann namentlich dann angenommen werden, wenn ein Schiffer wegen Trunksucht, wiederholter Abgabendefrauden, Betruges, Fälschung oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum bestraft ist.

Artikel VIII.

Um die Sicherheit und Ordnung der Weserschiffahrt zu befördern, werden die Uferstaaten, jeder für sein Gebiet, die in der Anlage 4. enthaltenen polizeilichen Vorschriften in Kraft setzen.

Artikel IX.

Das Verfahren wegen Uebertretung dieser polizeilichen Vorschriften soll möglichst kurz und schleunig sein, und es darf durch dasselbe ein Fahrzeug oder dessen

dessen Bemannung auf der Reise nicht länger aufgehalten werden, als zur Ermittelung des Thatbestandes erforderlich ist.

Den zum Zwecke der Untersuchung und Bestrafung von Uebertretungen der vorerwähnten polizeilichen Vorschriften von der zuständigen Behörde erlassenen Requisitionen, mit Ausnahme solcher, welche auf (nicht etwa durch besondere Verträge begründete) Auslieferung der Schuldigen gerichtet sind, wird von den Behörden aller Weser-Uferstaaten bereitwillig Folge gegeben werden.

Zu §. 5:

Artikel X.

Die im §. 5. der Weserschiffahrts-Acte vorgeschriebene Bezeichnung der Fahrzeuge ist an beiden Seiten des Vordertheils, hellfarbig auf schwarzem Grunde, anzubringen.

Zu §. 6:

Artikel XI.

Der §. 6. der Weserschiffahrts-Acte bleibt aufgehoben.

Zu §. 8:

Artikel XII.

Die am Schlusse des §. 8. enthaltene Bestimmung wegen Veröffentlichung der Frachtpreise durch den Druck wird aufgehoben.

Zu den §§. 10. und 11:

Artikel XIII.

Verträge zwischen Kaufleuten eines Weserhandelsplatzes und einer Anzahl Schiffer, durch welche dauernd, für längere oder kürzere Zeiträume, eine Reihefolge der Schiffer in ihren Fahrten auf der Weser festgestellt werden soll, bedürfen der Genehmigung der Regierung des Weserhandelsplatzes, an welchem die kontrahirenden Kaufleute ihren Wohnsitz haben.

Von Verträgen, durch welche dauernd, für längere oder kürzere Zeiträume, Preise und sonstige Bedingungen der Frachtschiffahrt auf der Weser festgestellt werden sollen, wird die betreffende Regierung Kenntniß nehmen.

Sowohl bei der Prüfung vor der Genehmigung, beziehungsweise bei der Kenntnißnahme der vorbezeichneten Verträge, wird die betreffende Regierung darüber wachen, daß durch dieselben kein mit der Weserschiffahrts-Acte im Widerspruch stehendes Monopol ausgeübt werde.

 Auf

Auf Verlangen sollen sämmtliche vorbezeichnete Verträge den übrigen Uferstaaten mitgetheilt werden.

Zu §. 11. Nr. 3. und 5:

Artikel XIV.

Wenn eine Regierung rücksichtlich eines ihrer Plätze, welcher in einem Reiheschiffahrts-Vertrage als Mitkontrahent auftritt, gegen die Ausführung des von ihr nicht genehmigten Vertrages protestirt, so soll rücksichtlich jenes Platzes die Ausführung des Kontraktes auch von den übrigen betheiligten Regierungen nicht gestattet werden.

Unter die Zahl der Handelsplätze, an welchen nach §. 11. Nr. 5. der Weserschiffahrts-Acte den Reiheschiffern Güter einzuladen gestattet ist, sind die Städte Nienburg und Oldendorf, imgleichen die Flecken Hoya, Stolzenau und Grohnde aufgenommen.

Zu §. 12:

Artikel XV.

Statt der im §. 12. der Weserschiffahrts-Acte angegebenen Gewichtsbestimmungen tritt das Zollpfund an die Stelle des Bremer Pfundes, und ist die daselbst unter A. beigefügte Tabelle der Maaß- und Gewichtsverhältnisse in sämmtlichen Weser-Uferstaaten den jetzt bestehenden Verhältnissen entsprechend berichtigt worden, weshalb die unter 5. anliegende vergleichende Uebersicht an deren Stelle tritt.

Artikel XVI.

Die Paragraphen der Weserschiffahrts-Acte, welche Bestimmungen über den Weserzoll enthalten, sind in Folge des Vertrages wegen Suspension der Weserzölle vom 26. Januar 1856. für die Dauer dieses Vertrages als außer Wirksamkeit gesetzt zu betrachten.

Zu §. 42:

Artikel XVII.

Die Staaten, deren Weser-Uferstrecken an einander grenzen oder sich gegenüber liegen, wollen sich die Pläne solcher von ihnen beabsichtigter Anlagen, welche auf die Fahrbahn, oder auf das gegenüber liegende oder angrenzende Ufer voraussichtlich einen bemerkbaren Einfluß äußern können, mittheilen und eine Verständigung über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Rechts-

ver-

verhältnisse, unter Zuziehung von Wasserbauverständigen, jederzeit bereitwilligst fördern.

Artikel XVIII.

Imgleichen wollen die Weser-Uferstaaten über dasjenige, was in jedem Staate zur Wegräumung der Schiffahrtshindernisse geschehen, und welche Kosten darauf verwandt worden, sich am Schlusse jeden Jahres allseitige Mittheilung machen.

Artikel XIX.

Die Regierungen der Weser-Uferstaaten verpflichten sich, darauf zu halten, daß bei künftigen Neubauten von Weserbrücken der Haupt-Durchlaßöffnung eine Breite von 60 Fuß Rheinländisch und, sofern es die örtlichen Verhältnisse der Stromufer nur irgend gestatten, eine solche Höhe gegeben werde, daß Dampfschiffe dieselben auch bei erhöhten Wasserständen passiren können.

Zu §. 51:

Artikel XX.

Diese Additional-Acte soll (nachdem die vorbehaltene Ratifikation derselben erfolgt sein wird) mit dem 1. September 1858. in Wirksamkeit treten, und schon vor diesem Zeitpunkte von allen Uferstaaten verkündigt und durch den Druck bekannt gemacht werden.

Zu §. 53:

Artikel XXI.

Die Regierungen der Weser-Uferstaaten übernehmen es, von allen in Beziehung auf die Weserschiffahrt in ihrem Gebiete künftig ergehenden Gesetzen, Verordnungen, Statuten und Gebührentarifen (namentlich auch der Strom-Dampfschiffahrts-Gesellschaften und der Fluß-Assekuranz-Kompagnien in den Weserplätzen) der hierfür zu bezeichnenden Behörde der übrigen Weser-Uferstaaten je ein Exemplar zuzusenden, auch die seit Abschluß der Weserschiffahrts-Acte bereits erlassenen derartigen Bestimmungen mittheilen zu lassen.

Zu §. 54:

Artikel XXII.

Zur Beschleunigung der Geschäfte der Revisionskommission wollen sich die Regierungen der kontrahirenden Staaten die bei derselben zu verhandelnden Gegenstände jedesmal vor dem Zusammentreten der Revisionskommission so vollständig und zeitig, als thunlich, mittheilen.

 Etwaige

Etwaige Beschwerden gegen die Handhabung der Weserschiffahrts- und dieser Additional-Acte sind auch in der Zwischenzeit durch unmittelbare Kommunikation zwischen den betreffenden Behörden, soweit möglich, zu beseitigen.

Artikel XXIII.

Insoweit durch diese Additional-Acte keine Aenderungen ausgesprochen sind, bleiben die Bestimmungen der Weserschiffahrts-Acte vom 10. September 1823. in Kraft.

Zur Urkunde dessen ist diese Additional-Acte zu der Weserschiffahrts-Acte von den im Eingange genannten Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden.

So geschehen Braunschweig, den 3. September 1857.

Graf Ludwig Victor von Villers.
(L. S.)

Friedrich Ernst Ostermeyer.
(L. S.)

Carl Heinrich Gustav von Wille.
(L. S.)

Wilhelm Johann Baptist Pockels.
(L. S.)

Ludwig Heinrich Melchior Hofmeister.
(L. S.)

Graf Ludwig Victor von Villers.
(L. S.)

Georg Wilhelm Albers.
(L. S.)

Anlage 1.

der

Additional=Acte zur Weserschiffahrts=Acte.

Muster eines Schiffspatentes.

Schiffspatent.

Das dem N. N. .... zu N. N. .... zugehörige {Segelschiff / Dampfschiff} {ohne besonderen Namen / N. N.} mit der Nummer ..... versehen und unter solcher im Verzeichnisse der hiesigen Schiffe eingetragen, von .... Trag= fähigkeit und im Jahre ..... neu gebaut, ist von dazu bestellten und verpflich= teten Sachverständigen in allen seinen Theilen und Zubehörungen sorgfältig ge= prüft und zur Schiffahrt auf der Weser vollkommen gut und tüchtig befunden worden.

Auf Grund dieses Zeugnisses ist daher dem Eigenthümer des gedachten Fahrzeuges gestattet worden, dasselbe zum Weserschiffahrtsbetriebe so lange be= nutzen zu dürfen, als es sich im erwähnten guten Zustande befindet und darin erhalten wird. ....

Besondere Bedingungen: ....

Urkundlich ist hierüber gegenwärtiges Schiffspatent unter amtlicher Voll= ziehung und Besiegelung ausgefertigt worden.

.........., den ..ten .... 18..

(Name der Behörde.)

(L. S.) (Unterschrift.)

Anlage 2.

der

Additional=Acte zur Weserschiffahrts=Acte.

Muster eines Schifferpatentes zur Führung von Schiffen.

Schifferpatent.

Vorzeiger dieses

N. N.

aus .... in ....

hat sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten im Betriebe der Weserschiffahrt mit {Segelschiffen / Dampfschiffen} dergestalt vollkommen ausgewiesen, daß ihm die Erlaubniß zur Führung jedes auf der Weser fahrenden {Segelschiffes / Dampfschiffes} unterm heutigen Tage unbedenklich ertheilt worden ist.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anzuvertrauende Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es nebst den darauf befindlichen Personen und Waaren gerathen könnte, nach allen Kräften und besten Fleißes, soweit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Bestimmungen der Weserschiffahrts= und der Additional=Acte, sowie die einschlagenden schifffahrtspolizeilichen Vorschriften genau zu befolgen, ist ihm hierüber unter Hinweisung auf den Art. VII. der Weserschiffahrts=Additional=Acte gegenwärtiges Schifferpatent, gehörig vollzogen und besiegelt, ausgestellt worden.

.........., den ..ten .... 18..

(Name der Behörde.)

(L. S.) (Unterschrift.)

Anlage 3.

der

Additional-Acte zur Weserschiffahrts-Acte.

Muster eines Schifferpatentes zur Führung von Holzflößen.

Schifferpatent.

Vorzeiger dieses

N. N.

aus .... in ....
hat sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten zum Betriebe der Holzflößung auf der Weser dergestalt vollkommen ausgewiesen, daß ihm die Erlaubniß zur Führung jedes auf genanntem Strome gehenden Holzfloßes unterm heutigen Tage unbedenklich ertheilt worden ist.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anzuvertrauende Holzfloß mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden, Unglück und Gefahr, in welche es nebst den darauf befindlichen Personen und Gegenständen gerathen könnte, nach allen Kräften und besten Fleißes, soweit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Bestimmungen der Weserschiffahrts- und der Additional-Acte, sowie die einschlagenden schifffahrtspolizeilichen Vorschriften genau zu befolgen, ist ihm hierüber unter Hinweisung auf den Art. VII. der Weserschiffahrts-Additional-Acte gegenwärtiges Schifferpatent, gehörig vollzogen und besiegelt, ausgefertigt worden.

.........., den ..ten .... 18..

(Name der Behörde.)

(L. S.) (Unterschrift.)

Anlage 4.

der

Additional=Acte zur Weserschiffahrts=Acte.

Polizeiliche Vorschriften für die Schiffahrt auf dem Weser=Strome.

I. Schiffsführung.

§. 1.

Jedes Flußschiff und jedes Floß, welches die Weser befährt, muß dem Befehle oder der speziellen Leitung eines Führers untergeben sein. Dieser ist für die genaue Befolgung der in der Weserschiffahrts= und der Additional=Acte, sowie in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Vorschriften verantwortlich.

II. Legitimationspapiere zum Schiffahrtsbetriebe.

§. 2.

Jedes der im §. 1. erwähnten Fahrzeuge muß während der Fahrt von den nach Art. III. bis VII. der Additional=Acte zur Legitimation des Schiffes und des Führers erforderlichen Patenten begleitet sein. Diese sind jeder von dem betreffenden Staate dazu bezeichneten Behörde auf deren Verlangen vorzuzeigen.

Diese Behörde hat, wenn Schiffer betroffen werden, welche entweder gar keine Patente bei sich führen, oder bei welchen die vorgezeigten Legitimationspapiere nicht vollständig passen, die kompetente Behörde desjenigen Uferstaates, welchem das Fahrzeug angehört, oder, wenn diese nicht bekannt ist, die zuständige Oberbehörde sofort hiervon in Kenntniß zu setzen.

Diejenigen kleineren Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthschaftliche Erzeugnisse im gewöhnlichen Marktverkehre nach nahe gelegenen Orten geführt oder von daher geholt werden, bedürfen dieser Legitimationspapiere nicht.

III. Zeugnisse für die Maschinisten auf den Passagier=Dampfschiffen.

§. 3.

Jeder Maschinist auf einem Passagier=Dampfschiffe muß auf jeder Fahrt des=

desselben ein von der Behörde des Staates, welchem das Schiff angehört, ausgestelltes Zeugniß darüber, daß er geprüft und zu seinem Dienste vollkommen tüchtig befunden sei, mit sich führen.

IV. Dienstbücher der Schiffsmannschaft.

1. Verpflichtung der Dienstleute.

§. 4.

Jeder, wer dauernd, oder auch nur für eine Reise auf einem Weserfahrzeuge dient (Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuermann), muß mit einem von einer öffentlichen Behörde ausgefertigten Dienstbuche, in welchem über alle seit Ausfertigung dieses Buches von dem Inhaber eingegangenen Dienstverhältnisse die in der Anlage zu §. 5. bezeichneten Angaben in ununterbrochener Reihenfolge eingetragen sind, versehen sein, und dasselbe auf jeder Reise bei sich führen.

Das Dienstbuch muß jedem Dienstherrn und jeder Polizeibehörde auf deren Verlangen vorgelegt werden.

Der Dienstmann, welcher sein Dienstbuch abhanden kommen läßt, Aenderungen darin selbst vornimmt oder durch Unberechtigte vornehmen läßt, oder den Inhalt desselben theilweise austilgt oder unlesbar macht, ist strafbar.

2. Inhalt der Dienstbücher.

§. 5.

Die Dienstbücher werden nach dem sub Nr. 1. anliegenden Formulare gedruckt und sind bei den näher zu bezeichnenden Behörden käuflich zu haben.

Das Dienstbuch eines Dienstmannes ist, wo nicht eigene Beamte dazu bestimmt sind, entweder der Polizeibehörde des Wohnorts desselben — wenn er einem der Weser-Uferstaaten angehört — oder der Polizeibehörde des Wohnorts des Dienstherrn, bei dem der Dienstmann zuerst in Dienst tritt — wenn der letztere einem anderen Staate angehört — Behufs der Ausfertigung und Eintragung des Signalements vorzulegen, wobei die Befugniß des Dienstmannes, sich vermiethen zu dürfen, zu prüfen und zu attestiren ist.

Beschwerden des Dienstmannes über das demselben ertheilte oder verweigerte Zeugniß sind durch die Polizeibehörde zu erledigen, und sind die dadurch herbeigeführten Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

 3. Ver-

3. Verpflichtung des Dienstherrn.

§. 6.

Kein Schiffseigner oder Schiffsführer darf einen Dienstmann annehmen, ohne sich dessen Dienstbuch vorlegen zu lassen und darin über das einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche einzutragen. Auf jedem Schiffe ist ein fortlaufendes Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen, worin dem Namen jedes Entlassenen eine Notiz über Anfang und Ende der Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des demselben bei seiner Entlassung ertheilten Zeugnisses beizusetzen ist.

Es muß dieses Verzeichniß einer jeden Polizeibehörde an der Weser auf deren Verlangen zur Einsicht vorgelegt werden.

Wird durch besondere Umstände (Sterbefall, Erkrankung, Weglaufen eines Dienstmannes u. s. w.) während einer Reise die sofortige Annahme einer anderweiten Aushülfe nothwendig, so darf der Schiffseigner oder Schiffsführer einen Dienstmann, welcher sich nicht im Besitze eines Dienstbuches befindet, zwar aufnehmen, jedoch nur auf die Dauer der Reise, und muß sofort nach Beendigung der letzteren der Polizeibehörde des Bestimmungsortes von dem Vorfalle Anzeige machen.

V. Konstruktion, Ausrüstung und Erhaltung

1. der Fahrzeuge.

§. 7.

Auf die Konstruktion, Ausrüstung und Erhaltung der Stromfahrzeuge und ihrer Zubehörungen, insbesondere der Maschinen-, Dampf- und Heiz-Apparate auf Dampfschiffen, ist ein sorgfältiges Augenmerk zu richten, und sind namentlich in Bezug auf die Dampfschiffe die bestehenden besonderen Vorschriften wegen Anlage und Gebrauch von Dampfapparaten genau zu befolgen.

Den von Zeit zu Zeit durch die Behörde des Staates, welchem das Fahrzeug angehört, vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen der Fahrzeuge nebst Zubehörungen müssen die Eigner und Führer sich unterwerfen, und sind die hierbei etwa gerügten Mängel sofort abzustellen.

Diese amtliche Untersuchung muß bei Dampfschiffen alljährlich wenigstens einmal stattfinden.

Bei mit Gefahr verknüpfter Beschädigung des Fahrzeuges während der Reise ist letztere sofort einzustellen, und erst nach erfolgter vollständiger Ausbesserung des Schadens weiter fortzusetzen.

2. der Holzflöße.

§. 8.

Die ein Holzfloß bildenden Stämme, Balken und andere Gegenstände müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden sein. An dem Floße selbst muß sich vorn und hinten ein Steuerruder befinden.

Die Breite eines Holzfloßes darf in der Regel zwanzig Fuß Bremisch nicht überschreiten. Es kann jedoch von jedem Uferstaate für die Stromtheile seines Gebietes eine größere Breite der Holzflöße zugelassen werden.

VI. Führung des Steuerruders.

§. 9.

Der Führer des Steuerruders darf dieses, so lange das Fahrzeug in Bewegung ist, nicht verlassen.

VII. Belastung der Schiffe und Flöße.

§. 10.

Kein Fahrzeug darf stärker belastet werden, als es die bekannte Beschaffenheit der Fahrbahn, der herrschende Wasserstand und die festgestellte Tragfähigkeit des Fahrzeuges erlauben.

Damit der Tiefgang eines Schiffes sofort ersehen und danach beurtheilt werden kann, ob jenes schwerer, als den Umständen nach zulässig war, belastet worden ist, muß am Spiegel und am Bug jedes Schiffes eine nach Bremischen Fußen und Zollen abgetheilte Tiefgangs-Skala befindlich sein, vermöge deren die jedesmalige Einsenkung des Fahrzeuges deutlich wahrgenommen werden kann.

Jedes belastete Schiff muß eine Bordhöhe von mindestens Einem Fuß Bremisch innehalten, und sind bei voller Befrachtung die offenen Schiffstheile mit Borddielen zu besetzen.

Daneben sind die im Art. X. der Additional-Acte enthaltenen Vorschriften genau zu befolgen.

VIII. Beifahrzeuge.

§. 11.

Bei jedem auf der Fahrt begriffenen, zur Fracht- oder Personenfahrt dienenden Schiffe von mehr als zehn Lasten Tragfähigkeit muß sich wenigstens ein gut und dauerhaft gebautes Boot befinden.

IX. Verhalten rücksichtlich:

1. der Fahrbahn.

a. Innehaltung derselben.

§. 12.

Während der Fahrt darf ohne vorhandene Nothwendigkeit kein Schiff die Fahrbahn verlassen.

Es gilt diese Bestimmung namentlich für größere Segelschiffe, sowie unbedingt für Dampfschiffe. Letztere dürfen auch Behufs Berührung von Anlegeplätzen nur auf so lange, als es für diesen Zweck erforderlich ist, außerhalb der Fahrbahn bleiben.

Sobald der Wasserstand solches zuläßt, haben die Dampfschiffe thunlichst die Mitte des Stromes zu halten. Die nähere Bestimmung über die dazu erforderliche Wasserhöhe an den vorhandenen Pegeln ist von den zuständigen Behörden der Einzelstaaten zu treffen und, soweit nöthig, gehörig bekannt zu machen.

Holzflöße haben, um den Schiffen möglichst wenig hinderlich zu sein, sich außerhalb der Fahrbahn zu halten, insofern sie dort, nach Maaßgabe ihres Tiefganges, der örtlichen Beschaffenheit des Stromes und des augenblicklichen Wasserstandes, sich ungehindert fortbewegen können. Wo dies nicht der Fall ist, dürfen auch Holzflöße während der Fahrt die Fahrbahn nicht verlassen.

b. Nichtbeschädigung derselben.

§. 13.

Jede Verunreinigung der Fahrbahn durch Auswerfung von Ballast, Steinen, Steinkohlenschlacken oder anderen der Schiffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenständen an anderen als den von der zuständigen Behörde angewiesenen Orten ist verboten.

Die zur Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine oder anderen Körper sind dergestalt zu befestigen und zu verwahren, daß deren Herabfallen in die Fahrbahn oder Leichterstelle verhütet wird.

Es ist verboten, an Schiffe während der Fahrt Balken zu hängen.

2. der Ufer, Brücken und anderer Werke.

§. 14.

Die Ufer nebst den an denselben befindlichen Anlagen und Werken, sowie

sowie die Brücken, Fähren u. s. w. dürfen von den Schiffen und Holzflößen auf ihrer Fahrt nicht berührt und beschädigt werden.

Die Leinpfade dürfen von den Zugknechten oder Zugthieren weder verdorben, noch zum Nachtheile der anliegenden Grundstücke überschritten werden.

Zur Verhütung des durch den Wellenschlag entstehenden Schadens haben alle Dampfschiffe von den Ufern und Strombauten sich möglichst entfernt zu halten, und jedenfalls in der Nähe als gefährdet signalisirter oder im Bau begriffener Ufer, sowie bei starken Krümmungen der Fahrbahn nur mit entsprechend gemäßigter Maschinenkraft sich fortzubewegen.

Gleiche Vorsicht ist anzuwenden in der Nähe von Deichen, sobald diese bei Hochwasser nicht mehr als zwei Fuß Bremisch Bord haben.

Für die Dampfschleppboote in der Thalfahrt gelten, abgesehen von besonderen Hindernissen, noch folgende Bestimmungen:

1) bei einem Wasserstande, wo dieselben die Mitte des Stromes zu halten haben (§. 12.), dürfen sie ohne Anhang nur mit halber Maschinenkraft fahren;

2) bei einem niedrigeren Wasserstande, wo dieselben dem Fahrwasser der Segelschiffe zu folgen haben (§. 12.), und so dem einen oder anderen Ufer sich zu nähern genöthigt sind, sollen dieselben die Geschwindigkeit bis auf ein Viertel der Maschinenkraft ermäßigen;

3) in Konkaven, wo sich dieselben dem Ufer am meisten nähern müssen, und letzteres wegen der dem Schiffe hier nothwendig zu gebenden schrägen Richtung dem Angriff der Wellen am stärksten ausgesetzt ist, soll die Kraft so weit ermäßigt werden, daß die Steuerung des Bootes noch möglich ist. Welche Strecken des Weserstromes als solche Konkaven zu betrachten, wo diese Vorschriften zur Anwendung kommen müssen, wird von den Regierungen der betreffenden Uferstaaten öffentlich bekannt gemacht werden;

4) die Bestimmung zu 3. gilt auch für solche Uferstrecken, welche als gefährdet signalisirt, oder wo Bauten in Ausführung begriffen sind.

Werden die Schiffe durch einen Dampfer geschleppt, so muß auf denselben die nöthige Bemannung vorhanden sein, welche darauf zu achten hat, daß die Schiffe bei Wendungen nicht an das Ufer geworfen werden und dasselbe beschädigen.

3. des Anlegens und Ankerns:

a) an Ufern und an Brückenpfeilern.

§. 15.

Die Schiffs- und Floßführer dürfen in der Nähe des Ufers in der Regel nur an den gestatteten Landungs- und Ladeplätzen anlegen oder vor Anker gehen.

Nur in Nothfällen darf auch an anderen Uferstellen angelegt werden, wobei jedoch Buhnen, Packwerke, Uferbefestigungen, Dämme und abbrüchige oder durch Verbotstafeln bezeichnete Uferstrecken zu meiden sind.

Das Abholen oder Anbringen der Passagiere von und an Bord der Dampfschiffe ist nur den obrigkeitlich zugelassenen Booten und Bootführern gestattet.

An das Ufer, an welchem sich der Leinpfad befindet, darf ein Schiff oder Floß nur dann anlegen, wenn ihm die Ladung oder Löschung seiner Waaren oder das Ein- und Ausladen der Hölzer daselbst erlaubt ist, oder wenn Unwetter oder Beschädigung dasselbe hierzu nöthigen. In solchem Falle sind die Masten niederzulegen, auch bei Nacht oder dichtem Nebel die Schiffe und Flöße durch Aussteckung einer erleuchteten Laterne zu signalisiren.

Dergleichen außergewöhnliche Landungsplätze sind jedoch von den Schiffs- und Floßführern sofort nach entfernter Gefahr oder nach erfolgter Ein- oder Ausladung wieder zu verlassen.

Das Einschlagen von Pfählen auf dem Ufer, um die Schiffe und Flöße mittelst der Taue an solche zu befestigen, ist an diesen außergewöhnlichen Anlegeplätzen unbedingt untersagt.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor oder hinter den Pfeilern stehender, oder neben den Oeffnungen schwimmender Brücken ist, wo dies nicht ausdrücklich gestattet wird, unter allen Umständen verboten.

b) in der Fahrbahn oder entfernt vom Ufer.

§. 16.

In der Fahrbahn darf ein Schiff oder Floß nur dann, wenn es dieselbe nach seinem Tiefgange nicht verlassen kann, und auch nur an solchen Stellen vor Anker gehen, an welchen jene so breit ist, daß andere, selbst die größesten Fahrzeuge oder Flöße noch bequem vorbeifahren können. In diesem Falle, oder wenn ein Schiff auf einer vom Ufer entfernten Stelle vor Anker geht, treten wegen dessen Signalisirung die Bestimmungen des §. 15. ein.

Gehen mehrere Fahrzeuge nahe bei einander vor Anker, so hat das zuletzt ankommende sich so zu legen, daß jedes Aufeinandertreiben derselben durch Wind oder Strömung (namentlich im Fluthgebiet zur Wendezeit) vermieden werde.

Wenn ein Schiff in der Fahrbahn oder dergestalt Anker wirft, daß das Ankertau die Fahrbahn berührt, so hat dasselbe die Stelle, wo der Anker liegt, mittelst einer hellfarbigen Boye zu bezeichnen.

4. des Ableichtens.

§. 17.

Kein Schiff darf im Fahrwasser da um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehr hinderlich ist.

Ist

Ist die Ableichtung nöthig, um das Schiff über Untiefen im Fahrwasser zu schaffen, so muß sie stets vor Erreichung der Untiefe und an einer solchen Stelle geschehen, wo weder das beladene Schiff, noch der Leichter den Schiffsverkehr hindern oder erschweren.

Wird ein Schiff im Fahrwasser dergestalt festgefahren, daß dasselbe nicht sofort oder nur durch Ableichterung wieder abgebracht werden kann, so ist der Führer strafbar, falls er nicht etwa beweist, daß die Abwendung dieses Ereignisses außer seiner Macht gelegen habe.

5. des Passirens gefährlicher oder schwieriger Stromstellen.

§. 18.

Sind gefährliche oder schwierige Stromstellen einem Schiffs- oder Floßführer nicht genau bekannt, so muß er dieselben durch ein vorausgeschicktes Boot untersuchen lassen, insofern er nicht vorzieht, sich da, wo Lootsen zu haben sind, derselben gegen Erlegung der taxmäßigen Gebühren zu bedienen.

6. des Passirens der Brücken.

§. 19.

Brücken dürfen von Dampfschiffen nur mit entsprechend gemäßigter Maschinenkraft passirt werden.

Beladene Segelschiffe müssen bei starker Strömung mit größester Vorsicht und Aufmerksamkeit durchgeführt, und namentlich in der Thalfahrt mittelst des Ankerns gesackt oder umgelegt werden.

Die Rauchfänge und Masten sind so weit niederzulegen, daß die Bogenwölbung oder das Gebälke der Brücke nicht berührt werden kann; auch ist von den Fahrzeugen und Holzflößen jedes Anstreifen an die Seitenwände der Pfeiler oder Brückenschiffe sorgfältig zu vermeiden.

Die Signale, welche eine Verzögerung der Durchfahrt durch Brücken vorschreiben, sind sorgfältig zu beachten.

7. des Passirens der Fähranstalten.

§. 20.

Jedes Schiff, welches im Begriffe steht, eine im Gange befindliche Fähre zu passiren, muß in angemessener Entfernung beilegen, bis die Linienfähre das Ufer erreicht, die fliegende Fähre aber die Fahrbahn verlassen hat.

Dagegen darf der Fährmann, sobald die Ankunft eines Schiffes signalisirt ist, oder ein Holzfloß vorbeifährt, die Fähre nicht eher in Gang bringen, als bis das Schiff oder Floß vorüber ist.

Auch hat der Fährmann, sowohl bei Nacht als bei Tage, sobald ein Fahrzeug bei den in der Nähe der Fähren ausgestellten Signalpfählen angelangt und daselbst von dem Schiffer das übliche Signal gegeben worden ist, sofort die nöthigen Anstalten zu treffen, um das Schiff passiren zu lassen.

Der Fährmann ist verbunden:

1) die Fährleine zu senken, und zwar ohne Rücksicht auf den Wasserstand der Weser:
   a) vor den Dampfschiffen in jedem Falle,
   b) vor allen Segelschiffen in der Bergfahrt;

2) die Fährleine aufzuspannen:
   vor den Segelschiffen in der Thalfahrt und vor den Flößen.

Ist jedoch die Fährleine von Metalldraht, so muß sie vor allen, also auch vor den Segelschiffen und Flößen, in der Thalfahrt gesenkt werden.

Wenn in der Thalfahrt ein Dampfschiff mit einem Segelschiffe vor der Fährstelle zusammentrifft, so hat dasjenige Schiff nach den Vorschriften zu 1. und 2. die Fährleine zuerst zu passiren, welches zuerst bei dem Signalpfahle der Fähre angekommen ist und sein Kommen vorschriftsmäßig signalisirt hat.

Wenn sich zwei Schiffe an der Fährleine begegnen, so passirt letztere das in der Thalfahrt begriffene Schiff zuerst.

Vorstehende Vorschriften finden entsprechende Anwendung auf Schiffs- und Drehbrücken.

Die Fähren dürfen nicht in der Fahrbahn liegen.

8. des Fahrens bei Dunkelheit oder Nebel, imgleichen durch scharfe Stromkrümmungen mit hohen Uferwänden.

§. 21.

Während des Fahrens bei Dunkelheit oder dichtem Nebel muß jedes Schiff oder Floß in der Thalfahrt drei, in der Bergfahrt zwei übereinander befindliche hellerleuchtete Laternen am halben Mast oder, wenn es ohne Mast fährt, an einer nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle führen und am Vordertheile ununterbrochen eine Wache ausgestellt haben.

In Betreff der an den Dampfschiffen anzubringenden Laternen gelten folgende Bestimmungen:

1) Es soll jedes Dampfschiff, vom Eintritte der Nacht an, so wie bei dichtem Nebel folgende Laternen führen:

a) wenn

a) wenn es in Bewegung ist:

ein helles weißes Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine,

ein grünes Licht an der Steuerbordseite (rechts),

ein rothes Licht an der Backbordseite (links);

b) wenn es vor Anker liegt:

ein gewöhnliches helles Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine.

2) Die Laternen müssen so eingerichtet sein, daß das Licht gleichmäßig, ungebrochen und klar scheint.

3) Die Seitenlaternen mit farbigem Lichte sind vorn am Radkasten anzubringen und nach der Seite des Schiffsdecks mit mindestens drei Fuß hohen Schirmen zu versehen, damit das Licht der einen Seite von der anderen nicht gesehen werden kann.

Außerdem hat jedes Dampfschiff von fünf zu fünf Minuten, und, dafern es ein Fahrzeug in seinem Fahrstriche vor sich bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung ein deutlich vernehmbares Zeichen durch die Glocke oder Dampfpfeife zu geben.

Dampfschiffe dürfen bei ihrer Ankunft vor einer mit hohen Uferwänden versehenen scharfen Stromkrümmung, in welcher sie von einem begegnenden Fahrzeuge nicht zeitig genug wahrgenommen werden können, wie auch bei Dunkelheit oder dichtem Nebel an solchen Stellen, wo häufig andere Fahrzeuge im Fahrwasser oder dessen unmittelbarer Nähe sich befinden, höchstens mit halber Maschinenkraft fahren.

9. des Begegnens der Schiffe oder Flöße:

a) im freien Strome:

aa) der Segelschiffe oder Flöße.

§. 22.

Von zwei sich im freien Fahrwasser begegnenden Segelschiffen oder Flößen behält dasjenige, welches gezogen wird, die Leinpfadseite.

Wird keines derselben gezogen, so muß das segelnde Schiff dem blos vom Strome getriebenen Schiffe oder Floße, soweit es Wind und Oertlichkeit gestatten, ausweichen und gleichzeitig diejenige Seite, auf welcher letzteres vorbeikommen kann, von einem an der Spitze aufgestellten Manne in angemessener Entfernung durch Zuruf und verständliche Zeichen andeuten lassen. Auf diesen Zuruf ist zum Zeichen, daß er richtig verstanden worden, stets zu antworten.

Das Ausweichen der Schiffe muß jeder Zeit möglichst beschleunigt werden.

bb) der

bb) der Dampfschiffe.

§. 23.

Begegnen sich im freien Fahrwasser zwei Dampfschiffe, so muß jedes derselben beim Ausweichen, soweit es thunlich ist, das ihm zur Rechten liegende Ufer halten. Begegnen sie sich bei Dunkelheit oder dichtem Nebel, so hat jedes derselben durch zwei Zeichen mit der Glocke anzukündigen, daß es rechts ausweiche. Ist aber ein Dampfschiff durch die Oertlichkeit verhindert, auszuweichen, oder ist ein Dampfschleppboot mit einem Zuge in der Bergfahrt begriffen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden durch drei Zeichen mit der Glocke und gleichzeitig durch Zuruf, der beantwortet werden muß (§. 22.), anzudeuten, und muß in diesem Falle das letztere nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen.

cc) der Segelschiffe oder Flöße und der Dampfschiffe.

§. 24.

Dampfschiffe müssen im freien Fahrwasser den Segelschiffen und Flößen ausweichen, und zwar nach derjenigen Seite hin, auf welcher sie an letzteren ohne Gefahr vorbeizukommen vermögen. Gestattet aber die Oertlichkeit dem Dampfschiffe nicht, seinerseits auszuweichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge oder Floße durch drei Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, der nach §. 22. beantwortet werden muß, bei Tage auch noch mittelst gleichzeitigen Aufziehens einer blauen Flagge bis zum halben Maste unverzüglich zu erkennen zu geben, worauf das Segelschiff oder Floß nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen muß.

Letzteres ist auch der Fall, wenn ein Dampfschleppboot mit einem Zuge in der Bergfahrt begriffen ist und Segelschiffen oder Flößen begegnet.

Wenn ein Dampfschiff an einem gezogenen Schiffe auf der dem Leinpfade entgegengesetzten Seite nicht vorbeikommen kann, so hat das letztere, auf ein vom Dampfschiffe gegebenes Zeichen, die Zugleine fallen zu lassen.

Der Führer eines Dampfschiffes wird dadurch, daß der Führer eines anderen Schiffes die Vorschriften dieses und der §§. 25. 26. und 27. etwa nicht gehörig befolgt, nicht von der Verpflichtung entbunden, jeden Schaden, den das Dampfschiff veranlassen kann, nach Möglichkeit zu verhüten.

Die Treiber der Leinpferde und die Schiffszieher sind verpflichtet, sobald sie Signale oder auch nur die Rauchsäule eines Dampfschiffes bemerken, davon den Schiffern sofort Nachricht zu geben.

b) bei

b) bei schmaler Fahrbahn (Stromrinne).

§. 25.

Ist von zwei sich entgegenkommenden Fahrzeugen eine schmale, für das gegenseitige Ausweichen keinen hinlänglichen Raum darbietende Stromrinne zu passiren, das Eine derselben aber schon in letztere eingelaufen, so muß das noch außerhalb der Stromrinne befindliche Fahrzeug so lange beilegen, bis jenes die Rinne völlig passirt ist. Kommen beide sich begegnende Fahrzeuge gleichzeitig an dem Ein- und Ausgange der Stromrinne an, so muß das zu Berg fahrende so lange anhalten, bis das zu Thal fahrende die Rinne zurückgelegt hat. Vermöchte jedoch das stromabwärts kommende Fahrzeug nicht mit aufgespannten Segeln, oder nicht stromrecht hindurch zu fahren, so muß es anhalten und dem zu Berg fahrenden Schiffe oder Floße das Passiren der Rinne zuerst einräumen.

Begegnen sich an der Stromrinne ein Dampfschiff und ein anderes Fahrzeug, so muß letzteres beilegen, bis ersteres die Rinne passirt ist.

Das gleichzeitige Einlaufen beider sich entgegenkommender Fahrzeuge in die vor ihnen beginnende schmale Stromrinne ist untersagt. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbotes muß das zu Berg gehende Fahrzeug bis außerhalb der Rinne zurückgehen, um das thalwärts fahrende vorbei zu lassen.

10. des Ueberholens und Vorbeifahrens vorausgehender Fahrzeuge durch nachfolgende:

a) im freien Strome.

§. 26.

Erreicht im freien Fahrwasser ein schneller fahrendes Dampf- oder Segelschiff oder Floß ein langsamer vorausgehendes, so ist letzteres auf die ihm nach §. 22. gegebenen Signale verpflichtet, sofort nach der ihm bezeichneten Seite auszuweichen.

Jedes Wettrennen von Dampfschiffen ist verboten.

b) bei schmaler Fahrbahn (Stromrinne).

§. 27.

Wird von einem Dampfschiffe ein Segelschiff oder Floß am Eingange in eine schmale Stromrinne (§. 25.) erreicht, so müssen letztere das erstere jederzeit vorbeilassen.

 11. ge-

11. **gegenseitiges Verhalten aneinander vorbeifahrender See- und Stromfahrzeuge.**

§. 28.

Die in den §§. 22. bis 27. enthaltenen Vorschriften sind auch, wenn Seeschiffe Stromschiffen auf der Weser begegnen oder an solchen vorbeifahren, so viel es thunlich, von beiden Seiten zu befolgen, und wenn dies den Umständen nach nicht geschehen kann, haben die Führer beider Fahrzeuge sich über die Behufs Vermeidung von Beschädigungen von ihnen einzuschlagende Richtung durch die vorgeschriebenen Signale und durch Zuruf zu verständigen.

12. **des Vorbeifahrens der Dampfschiffe an kleineren und an schwer beladenen größeren Schiffen.**

§. 29.

In allen Fällen, wo ein Dampfschiff an kleineren oder auch an schwer beladenen größeren, mit geringer Bordhöhe fahrenden Schiffen vorüber zu gehen genöthigt ist, muß dies in gehöriger Entfernung und höchstens mit halber Maschinenkraft geschehen, um jede aus dem Wellenschlage etwa entstehende Gefahr möglichst abzuwenden. Wäre jedoch ersteres dem letzteren schon so nahe gekommen, daß der Wellenschlag für dieses auch noch bei halber Maschinenkraft gefahrbringend werden könnte, so muß das Dampfschiff die Räder so lange hemmen, bis alle Gefahr vorüber ist.

13. **der Merkmale und Warnungszeichen.**

§. 30.

Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder sonst gefährlicher Stellen angebrachten Merkmale und Warnungszeichen dürfen weder beschädigt noch verrückt werden. Geschähe solches dennoch, so hat der Schiffs- oder Floßführer davon bei der nächsten Polizeibehörde sofort Anzeige zu machen.

Jeder Schiffsführer hat bei der Fahrt sich nach dergleichen Merkmalen und Warnungszeichen gebührend zu richten und die bezeichneten hinderlichen oder gefährlichen Stellen sorgfältig zu vermeiden.

14. **der Pulverladungen.**

§. 31.

Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, dürfen nicht bei Nacht fahren, auch nie in der Nähe anderer Schiffe vor Anker gehen.

Auf

Auf der Fahrt müssen sie anderen Fahrzeugen möglichst fern und vor dem Winde bleiben, und sich denselben bemerkbar machen. Daneben sind die im §. 7. der Weserschiffahrts-Acte enthaltenen Bestimmungen genau zu befolgen.

Größere Militair- oder andere ungewöhnliche Pulvertransporte unterliegen den besonderen Sicherheitsvorschriften, die nach dem Ermessen der dabei betheiligten Uferstaaten entweder im Allgemeinen oder für den besonderen Fall als erforderlich angesehen werden dürften.

X. Gegenseitige Befugnisse und Obliegenheiten:

1. der Schiffsführer, Mannschaft und Passagiere.

§. 32.

Der Schiffsführer hat in Allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechthaltung der guten Ordnung auf demselben betrifft, den Oberbefehl über Mannschaft und Passagiere, welche verpflichtet sind, sich den von ihm in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen.

Widerspenstige, unruhige und Unordnung erregende Individuen können noch während der Fahrt von dem Schiffe entfernt und der nächsten Polizeibehörde zur Bestrafung überwiesen werden.

Dagegen ist der Schiffsführer verpflichtet, nicht allein gegen die ihm untergebene Mannschaft ein anständiges, das ihm nöthige Ansehen bei derselben sicherndes Benehmen zu beobachten, sondern auch die Achtung gegen seine Passagiere niemals aus den Augen zu setzen, und denselben nichts zuzumuthen, wozu sie in gedachter ihrer Eigenschaft nicht verbunden sind.

Insbesondere dürfen Handleistungen von den Passagieren nur in Fällen dringender Noth gefordert werden.

2. der Schiffsführer, Lootsen und Schiffsmannschaften.

§. 33.

So lange die Führung des Fahrzeuges einem Lootsen anvertraut ist, geht alle Befugniß und Verantwortlichkeit in Betreff der Leitung des Schiffes auf denselben über, und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden.

XI. Verpflichtungen des Schiffsführers und der Mannschaft:

1. in Ansehung der Güterladungen.

§. 34.

Der Schiffsführer ist verpflichtet, auf die geladenen Fracht- und Passagiergüter die größte Aufmerksamkeit zu verwenden, um nicht allein das Abhandenkommen und Verderben, sondern auch jede Beschädigung derselben, insbesondere auch insofern, als beigeladene chemische Präparate oder leicht entzündliche Stoffe davon die Ursache werden können, zu verhüten.

Gleiche Fürsorge liegt jedem Einzelnen der Schiffsmannschaft ob.

2. bei entdeckten Schiffsdiebstählen.

§. 35.

An der Waarenladung verübte Diebstähle sind vom Schiffsführer sogleich nach ihrer Entdeckung bei der nächsten weserschiffahrts-polizeilichen Behörde, unter genauer Angabe aller Umstände, zur Anzeige zu bringen.

3. verbotener Handelsverkehr der Schiffer.

§. 36.

Der auf Schiffen und Flößen dienenden Mannschaft ist es untersagt, neben den eingeladenen Gegenständen gleichnamige oder andere Waaren für eigene Rechnung auf dem Schiffe oder Floße mit sich zu führen und Handel oder ähnliche Geschäfte mit solchen zu treiben.

Niemand darf sich mit den Schiffsleuten oder mit hierzu nicht gehörig legitimirten Schiffs- oder Floßführern in dergleichen Handelsgeschäfte auf irgend eine Weise mittel- oder unmittelbar einlassen.

4. bei Unglücksfällen.

§. 37.

Bei sich ereignenden, das Fahrzeug mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen dürfen Führer und Mannschaft, bei Vermeidung scharfer Ahndung, das Schiff oder Floß nicht eher verlassen, als bis sie auf die irgend mögliche Beseitigung der Gefahr, und in dringenden Fällen zunächst auf die Rettung der Passagiere, sodann aber auf die Bergung der Waarenladung und des Fahrzeuges ihre ganze Thätigkeit verwandt haben. Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge aller Art sind zur schleunigsten Hülfsleistung verpflichtet.

Es ist der nächsten zuständigen Behörde von solchem Vorfalle sofort Anzeige zu machen und deren weiteren Anordnungen Folge zu leisten; auch hat der Schiffsführer dem Eigenthümer des Fahrzeuges und den Waarenabsendern baldmöglichst von dem Ereignisse Nachricht zu geben.

XII. Verpflichtung der Führer eines Fahrzeuges zum Halten eines Exemplars dieser Vorschriften.

§. 38.

Jeder Führer eines Fahrzeuges muß während der Fahrt ein Exemplar dieser Vorschriften an Bord haben.

XIII. Strafbestimmungen.

§. 39.

Die Uebertretung einer der obigen Vorschriften wird, außer dem von dem Angeschuldigten etwa zu leistenden Schadensersatze, mit einer nach der größeren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Uebertretung abzumessenden Ordnungsstrafe von Einem bis zehn Thalern in der Währung des Dreißig-Thalerfußes, oder im Falle des Unvermögens mit verhältnißmäßigem Gefängniß bestraft. Daneben bleibt, insofern die strafbare Handlung ein kriminelles Verbrechen enthält, der zuständigen Gerichtsbehörde die Untersuchung und Bestrafung vorbehalten.

XIV. Mithaftung wegen der Geldstrafe.

§. 40.

Wegen dieser Geldstrafen haften subsidiarisch:

1) der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen von der Schiffsmannschaft, auch für die Schiffszieher und Leinpferdtreiber, insofern gegen dieselben weder die erkannte Geldstrafe, noch die subsidiarische Gefängnißstrafe vollstreckt werden kann, wobei jedoch dem Schiffsführer der Regreß gegen die Schuldigen vorbehalten bleibt;
2) das Schiff für den Schiffsführer.

XV. Aufhebung früherer schiffahrtspolizeilicher Vorschriften.

§. 41.

Alle neben der Weserschiffahrts-Acte in den einzelnen Uferstaaten für die Weserschiffahrt bisher erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften treten, soweit dieselben mit dem Obigen im Widerspruche stehen, hierdurch außer Kraft.

Anlage № 1. zur Anlage 4.
der
Additional=Acte zur Weserschiffahrts=Acte.

Formular eines Dienstbuches.

S. 1.

Dienstbuch

für den

(Schiffsknecht, Schiffsjungen.)

Ausgefertigt zu .... den .... 18..

(L. S. Unterschrift der ausfertigenden Behörde.)

NB. Das Dienstbuch enthält ... Seiten.

S. 2.

S. 3.

Bezeichnung des Inhabers.

Name:
Geburtsort:
Alter:
Größe:
Haare:
Augen:
Besondere Zeichen:
Eigenhändige Unterschrift des Inhabers (Vor= und Zuname):

Unterzeichnet in Gegenwart und attestirt von dem Beamten:

S. 4.

Abdruck der Verordnung d. d. .....

wegen Einführung von Dienstbüchern für die Dienstleute auf den Weser=Fahrzeugen.

S. 5.

Zeugniß.

Name des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) und des von ihm geführten Schiffes.
Angabe, unter welchem Datum und von welcher Behörde ihm das Patent ertheilt ist.
Tag des Dienstantritts.
Inhaber dient
als ....
auf die Zeit von ....
gegen einen Lohn von ....
Tag der Dienstbeendigung.
Angabe des Entlassungsgrundes.
Eigenhändig mit vollem Namen zu unterschreibendes Zeugniß des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) über Betragen und Tüchtigkeit des Dienstmannes.

Bemerkungen der Polizeibehörde:

S. 6.

№ .....

Zeugniß № .....

Anlage 5.

Anlage 5.

der

Additional=Acte zur Weserschiffahrts=Acte.

Vergleichende Uebersicht der bei der Weserschiffahrt in Betracht kommenden Gewichte, Längen= und Getreidemaaße.

---

1. Handelsgewichte.

1 Zollpfund.........	enthält	500	Französische Gramme,
1 Kurhessisches Pfund	=	467,711	= =

Demzufolge sind gleich:

10,000 Kurhessische Pfunde = 9,354 Zollpfunden,
10,000 Zollpfunde .... = 10,690 Kurhessischen Pfunden.

2. Längenmaaße.

1 Bremischer....	Fuß	enthält	128,27	Französische Linien,
1 Preußischer ...	=	=	139,13	= =
1 Hannoverscher .	=	=	129,484	= =
1 Kurhessischer ..	=	=	127,535	= =
1 Braunschweiger	=	=	126,5	= =
1 Oldenburgischer	=	=	131,162	= =
1 Lippescher.....	=	=	128,34	= =

Demzufolge sind gleich:

10,000 Bremische Fuß...........	9,219	Preußischen	Fußen,
	9,906	Hannoverschen	=
	10,058	Kurhessischen	=
	10,140	Braunschweigischen	=
	9,780	Oldenburgischen	=
	9,995	Lippeschen	=
10,000 Preußische Fuß...........	10,847	Bremischen	=
	10,745	Hannoverschen	=
	10,909	Kurhessischen	=
	10,998	Braunschweigischen	=
	10,607	Oldenburgischen	=
	10,841	Lippeschen	=

 10,000

10,000 Hannoversche Fuß	10,095	Bremischen	Fußen,
	9,307	Preußischen	=
	10,153	Kurhessischen	=
	10,236	Braunschweigischen	=
	9,872	Oldenburgischen	=
	10,089	Lippeschen	=
10,000 Kurhessische Fuß	9,942	Bremischen	=
	9,167	Preußischen	=
	9,849	Hannoverschen	=
	10,082	Braunschweigischen	=
	9,723	Oldenburgischen	=
	9,937	Lippeschen	=
10,000 Braunschweigische Fuß	9,862	Bremischen	=
	9,092	Preußischen	=
	9,770	Hannoverschen	=
	9,919	Kurhessischen	=
	9,645	Oldenburgischen	=
	9,857	Lippeschen	=
10,000 Oldenburgische Fuß	10,225	Bremischen	=
	9,427	Preußischen	=
	10,130	Hannoverschen	=
	10,284	Kurhessischen	=
	10,963	Braunschweigischen	=
	10,220	Lippeschen	=
10,000 Lippesche Fuß	10,005	Bremischen	=
	9,224	Preußischen	=
	9,912	Hannoverschen	=
	10,036	Kurhessischen	=
	10,145	Braunschweigischen	=
	9,785	Oldenburgischen	=

3. Getreidemaaße.

1 Bremischer Scheffel	enthält	3735,75	Französische	Kubikzoll,
1 Preußischer Scheffel	=	2770,74	=	=
1 Hannoverscher Himten ...	=	1570,331	=	=
1 Kasselsches Viertel	=	8103,214	=	=
1 Schaumburgischer Himten	=	1667,067	=	=
1 Braunschweigischer Himten	=	1570,0	=	=
1 Oldenburgischer Scheffel .	=	1149,54	=	=
1 Lippescher Hartkornscheffel	=	2234,0	=	=
1 = Haferscheffel ..	=	2606,33	=	=

Dem=

Demzufolge sind gleich:

10,000 Bremische Scheffel	13,483	Preußischen Scheffeln
	23,790	Hannoverschen Himten
	4,610	Casselschen Vierteln
	22,409	Schaumburgischen Himten
	23,795	Braunschweigischen =
	32,498	Oldenburgischen Scheffeln
	16,722	Lippeschen Hartkorn= =
	14,333	= Hafer= =
10,000 Preußische Scheffel	7,417	Bremischen Scheffeln
	17,644	Hannoverschen Himten
	3,419	Casselschen Vierteln
	16,620	Schaumburgischen Himten
	17,648	Braunschweigischen =
	24,103	Oldenburgischen Scheffeln
	12,403	Lippeschen Hartkorn= =
	10,631	= Hafer= =
10,000 Hannoversche Himten	4,204	Bremischen Scheffeln
	5,668	Preußischen =
	1,938	Casselschen Vierteln
	9,420	Schaumburgischen Himten
	10,002	Braunschweigischen =
	13,661	Oldenburgischen Scheffeln
	7,029	Lippeschen Hartkorn= =
	6,025	= Hafer= =
10,000 Casselsche Viertel	21,691	Bremischen Scheffeln
	29,246	Preußischen =
	51,602	Hannoverschen Himten
	48,608	Schaumburgischen =
	51,613	Braunschweigischen =
	70,491	Oldenburgischen Scheffeln
	36,272	Lippeschen Hartkorn= =
	31,091	= Hafer= =
10,000 Schaumburgische Himten ..	4,462	Bremischen Scheffeln
	6,017	Preußischen =
	10,616	Hannoverschen Himten
	2,057	Casselschen Vierteln
	10,618	Braunschweigischen Himten
	14,502	Oldenburgischen Scheffeln
	7,462	Lippeschen Hartkorn= =
	6,396	= Hafer= =

10,000 Braunschweigische Himten ..	4,203 Bremischen Scheffeln
	5,666 Preußischen =
	9,998 Hannoverschen Himten
	1,938 Casselschen Vierteln
	9,418 Schaumburgischen Himten
	13,658 Oldenburgischen Scheffeln
	7,028 Lippeschen Hartkorn= =
	6,024 = Hafer= =
10,000 Oldenburgische Scheffel	3,077 Bremischen Scheffeln
	4,149 Preußischen =
	7,320 Hannoverschen Himten
	1,419 Casselschen Vierteln
	6,896 Schaumburgischen Himten
	7,322 Braunschweigischen =
	5,146 Lippeschen Hartkorn=Scheffeln
	4,411 = Hafer= =
10,000 Lippesche Hartkornscheffel...	5,980 Bremischen Scheffeln
	8,063 Preußischen =
	14,226 Hannoverschen Himten
	2,757 Casselschen Vierteln
	13,401 Schaumburgischen Himten
	14,229 Braunschweigischen =
	19,434 Oldenburgischen Scheffeln
	8,571 Lippeschen Hafer= =
10,000 Lippesche Haferscheffel.....	6,977 Bremischen Scheffeln
	9,407 Preußischen =
	16,597 Hannoverschen Himten
	3,216 Casselschen Vierteln
	15,634 Schaumburgischen Himten
	16,601 Braunschweigischen =
	22,673 Oldenburgischen Scheffeln
	11,667 Lippeschen Hartkorn= =

Redigirt im Büreau des Staats=Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober=Hofbuchdruckerei
(R. Decker).